Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9205**
18. Wahlperiode 18.07.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8945 –

Kosten, Nutzen und Umweltauswirkungen des geplanten Autobahnneubaus A 20 Westerstede – Hohenfelde

Vorbemerkung der Fragesteller

Der geplante Neubau der Küstenautobahn A 20 ist eines der umstrittensten und teuersten Straßenprojekte in Deutschland. Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) wird es als Projekt mit hoher Umweltbetroffenheit eingestuft. (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html). Es werden fast 19 000 ha verkehrsarme Naturräume zerschnitten, Wasserschutzgebiete durchfahren und allein durch den Bau der Trasse knapp 900 ha Fläche verbraucht (Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1). Einschließlich notwendiger Kompensationsmaßnahmen ist die Gesamtflächeninanspruchnahme um ein vielfaches höher (vgl. Bundestagsdrucksache 18/5493). Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz schlägt das Umweltbundesamt (UBA) vor, das Vorhaben ganz aus dem Entwurf zu streichen (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene). Mit Kosten von über 3 Mrd. Euro (Preisstand 2014) ist der geplante Autobahnneubau eines der teuersten Verkehrsprojekte des Planentwurfs. Für das Verhältnis des Nutzens gegenüber den Kosten (NKV) wurde hingegen nur ein Wert von 1,6 (Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf März 2016, Seiten 115, 148) bzw. 1,9 (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html) berechnet.

Nutzen sehen die Befürworter der Autobahn vor allem in einer erhofften hohen raumordnerischen Wirkung des Vorhabens, außerdem in einer Verlagerung des Straßenverkehrs von der vorhandenen A 1 zur geplanten A 20. Jedoch konnte die BVWP-Bewertung für den geplanten Neubau im Ergebnis nur eine mittlere raumordnerische Bedeutung feststellen (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH/A20-G10-NI-SH.html). Zudem sind die im Projektdossier dargestellten Berechnungen zu den Kostenschätzungen und dem erwarteten Nutzen an vielen Punkten aus Sicht der Fragesteller nicht nachvollziehbar. Es ergeben sich zahlreiche Fragen, die den grundsätzlichen Zweck des Großprojektes in Frage stellen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. Juli 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungstand im Zuge des vierspurigen Autobahnneubaus der A 20 versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln)?

   b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inkl. Baufeld benötigt (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln)?

Die Fragen 1a und 1b werden gemeinsam beantwortet.

Entsprechend der Planungsstände kann zum jetzigen Zeitpunkt für den Neubau der A 20 zwischen Westerstede – Hohenfelde davon ausgegangen werden, dass rd. 1 952 ha Fläche durch die Trasse und das Baufeld dauerhaft in Anspruch genommen werden. Davon werden rd. 420 ha Fläche versiegelt. Ferner kann davon ausgegangen werden, dass rd. 32 ha Fläche entsiegelt werden. Die ver- und entsiegelte Fläche für die Abschnitte 4 und 5 lässt sich derzeit aufgrund des Planungsstands der Abschnitte nicht abschätzen, so dass in den entsprechenden Spalten vorläufige Summen aufgeführt sind. Die dauerhaft entzogene (also von Privatpersonen käuflich zu erwerbende) Fläche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht ermitteln.

Abschnitt	dauerhafte Inanspruchnahme [ha]	davon versiegelt [ha]	entsiegelt [ha]	Landkreise
1 NI	190	71,8	13,7	Ammerland
2 NI	333	114,6	10,3	Ammerland, Wesermarsch
3 NI	67	29,4	4,4	Wesermarsch, Cuxhaven
4 NI	105	-	-	Cuxhaven
5 NI	160	-	-	Cuxhaven, Rotenburg (Wümme)
6 NI	90,9	51,4	1,1	Rotenburg (Wümme), Stade
7 NI	173,7	82,8	2,3	Stade
Elbquerung (NI)	27	11,6	0,01	Stade
Elbquerung (SH)	106	7		Steinburg
7 SH	699	52		Steinburg
Summe	1.951,6	(420,6)	(31,81)	

   c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln)?

Landkreisgrenzen sind für Kompensations- und Entwurfsplanung nicht relevant. Eine detaillierte Aufschlüsselung liegt nicht vor. Es sind lediglich die vsl. betroffenen Landkreise genannt. So sind z. B. in den Abschnitten 1 und 2 landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zusätzlich im Landkreis Friesland geplant. Änderungen an den Kompensationsmaßnahmen sind noch bis zum Abschluss des Flurbereinigungsverfahrens möglich und wahrscheinlich. Die

hier angegebenen Flächen sind also ebenfalls als vorläufig zu betrachten und basieren lediglich auf den derzeitigen Planungsständen. Es erfolgt keine Differenzierung zwischen Aufkauf und Beschränkung von Flächen und auch keine Differenzierung von öffentlichen und privaten Flächen.

Abschnitt	Gesamtflächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen [ha]	davon Erstaufforstung [ha]	Landkreise
1 NI	295	83	Ammerland, Friesland
2 NI	350	7,5	Ammerland, Wesermarsch, Friesland
3 NI	240		Wesermarsch, Cuxhaven
4 NI	194	ca. 6	Cuxhaven
5 NI	581	ca. 7	Cuxhaven, Rotenburg (Wümme)
6 NI	143	7,1	Rotenburg (Wümme), Stade
7 NI	378	0,7	Stade
Elbquerung (NI)	28		Stade
Elbquerung (SH)	55		Steinburg
7 SH	530		Steinburg
Summe	2.794	ca. 111,3	

d) Wie hoch ist die Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?

Die geschätzte Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen) für Bau und Kompensationsmaßnahmen beläuft sich auf ca. 3 355,6 ha in Niedersachsen und 865 ha in Schleswig-Holstein.

Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 1c verwiesen. Es erfolgt keine Differenzierung zwischen Aufkauf und Beschränkung von Flächen und auch keine Differenzierung von öffentlichen und privaten Flächen.

2. a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

   b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung (bitte nach Planungsabschnitten, Bundesländern und Landkreisen aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

Die Fragen 2a und 2b werden gemeinsam beantwortet.

Die vsl. Grunderwerbskosten können zum derzeitigen Stand nicht in Kosten für Trasse und Kompensationsmaßnahmen aufgeteilt werden. Eine Aufstellung, welche Flächen in welchen Gemarkungen erworben werden, wird regelmäßig erst mit Aufstellung des Grunderwerbsverzeichnisses zur Planfeststellung erstellt. Die vsl. Grunderwerbskosten werden daher hier insgesamt angegeben.

Die gesamten Grunderwerbskosten enthalten auch Entschädigungskosten und teilweise Kosten für den Aufkauf von Gebäuden, sowie Vermessung und Vermarkung. Der errechnete Mittelwert bietet also keinerlei Rückschlüsse auf die herrschenden Bodenpreise.

Abschnitt	Vsl. Grunderwerbskosten (entsprechend PRINS) [Mio. EUR]	Mittelwert je qm Gesamtflächen-inanspruchnahme [EUR/qm]	Landkreise
1 NI	13,6	2,8	Ammerland, Friesland
2 NI	26,1	3,8	Ammerland, Wesermarsch, Friesland
3 NI	6,5	2,2	Wesermarsch, Cuxhaven
4 NI	13,4	4,5	Cuxhaven
5 NI	15,9	2,2	Cuxhaven, Rotenburg (Wümme)
6 NI	9,1	3,8	Rotenburg (Wümme), Stade
7 NI	15,4	2,8	Stade
Elbquerung (NI)	11,6	7,8	Stade
Elbquerung (SH)	2,5		Steinburg
7 SH	23,5		Steinburg
Summe	137,6		

Der Grunderwerb für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in den o. g. Grunderwerbskosten enthalten.

c) Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten-Analyse zum BVWP 2030 eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?

In die Nutzen-Kosten-Analyse zum BVWP 2030 sind die von den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein gemeldeten Grunderwerbskosten mit Preisstand vom 1. Januar 2014 eingerechnet worden.

3. Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtkosten für das Neubauvorhaben (bitte nach Kostenkomponenten aufschlüsseln)?

Die Kosten wurden nach den Anweisungen zur Kostenberechnung (AKS 85) und unter Berücksichtigung langjähriger Erfahrungen und aktueller Kenntnisse aus vergleichbaren Maßnahmen berechnet. Wie genau sich die Leistungen für eine Kostenberechnung erfassen lassen, hängt i. d. R. vom jeweiligen Stand der Entwurfsbearbeitung ab. Grundsätzlich werden die Kosten dabei getrennt nach Grunderwerbs- und Baukosten jeweils für die durchgehende Strecke, Knotenpunkte, Nebenanlagen (z. B. PWC-Anlage) und Besondere Anlagen (z. B. notwendige Zubringer) und hier jeweils nach folgenden Hauptgruppen berechnet:

1. Grunderwerb
2. Untergrund, Unterbau, Entwässerung
3. Oberbau
4. Brücken
5. Stützwände
6. Tunnel
7. Sonstige Bauwerke
8. Ausstattung
9. Besondere Anlagen.

4. a) Gab es im Rahmen der im Zuge der BVWP-Aufstellung durchgeführten und vom Bundesrechnungshof stark kritisierten Verfahren zur Plausibilisierung der Investitionskosten Rückkopplungen mit der Auftragsverwaltung zur Überprüfung der angegebenen Kosten?

Wenn ja, warum?

Soweit erforderlich, fanden die Rückkopplungen im Rahmen der Kostenplausibilisierungen zwischen dem Gutachter und dem Land unmittelbar statt. Die auftragsbegleitende fachliche Qualitätsprüfung des Plausibilisierungsprozesses durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erfolgte auf Grundlage zahlreicher Gespräche mit den Gutachtern, der Ergebnisse des Forschungsberichtes sowie einiger beispielhafter Plausibilitätsprüfungen der BVWP-Projekte.

b) Hat die Plausibilisierung der Kosten des Vorhabens vor oder nach Absenkung der Kostenuntergrenze im Plausibilisierungsvorgang stattgefunden (vgl. Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030)?

Die Kosten, mit denen das Projekt „A 20, AD A28/A20 (Westerstede) – Hohenfelde (A 23) mit A 26“ (A20-G10-NI-SH) im Referentenentwurf eingestellt ist, liegen nicht unterhalb der 40-Prozent-Quantile der entsprechenden Vergleichsgruppe.

5. Warum werden die durch den geplanten Neubau erforderlichen Flächen für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen im Umweltbericht nicht berücksichtigt?

Die Umweltbewertung im BVWP entspricht dem Maßstab einer nationalen strategischen Planung. Erst im Rahmen der Trassenkonkretisierung in den nachfolgenden Planungsstufen lassen sich der genaue Projektzuschnitt und der Betroffenheitsumfang genauer ermitteln.

6. Inwiefern stimmt die Bundesregierung zu, dass aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten ein relevanter Teil der gesamtwirtschaftlich entstehenden Kosten bei der Nutzen-Kosten-Berechnung nicht berücksichtigt wird?

Eine weitergehende Monetarisierung von Umweltwirkungen ist im Grundsatz denkbar und wurde im FE-Vorhaben 960974/2011 „Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der NKA im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung“ geprüft. Die Gutachter kommen zur Erkenntnis, dass die vorliegenden Ansätze zur Monetarisierung auf eine sehr geringe Höhe der methodisch sicher zu monetarisierenden Effekte hinweisen. Stattdessen wirken die Kosten der Ausgleichsmaßnahmen (im Umwelt- und Naturschutzrecht vorgeschrieben) ohnehin direkt auf der Kostenseite der NKA und sind von daher bereits berücksichtigt. Eine separate Bewertung in der NKA birgt die Gefahr einer Doppelbewertung und soll daher vermieden werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass den Umweltwirkungen kein Wert zugeschrieben wird, denn es erfolgt eine nicht monetarisierte fachliche Bewertung anhand von verbalen Wertstufen (hohe/mittlere/geringe Umweltbetroffenheit).

7. Aus welchem Grund werden die bewertungsrelevanten Kosten als Nettokosten angenommen, obwohl die tatsächlichen Gesamtkosten im Projektdossier als Bruttobeträge ausgewiesen sind?

Die Nutzen-Kosten-Analyse der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt aus gesamtwirtschaftlicher Sicht. Kosten sind bei der Bewertung deshalb nur in der Höhe zu berücksichtigen, in der ihnen ein Verbrauch an Arbeit, Kapital und natürlichen Ressourcen gegenübersteht. Entsprechend sind Steuern (z. B. Mehrwertsteuer) und Subventionen auszuklammern und somit Nettokosten anzusetzen.

8. Aus welchem Grund werden die bewertungsrelevanten Kosten mit dem Preisstand von 2012 angegeben, obwohl die Baukosten im Straßenbau nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes von 2012 bis 2014 um 4,0 Prozent gestiegen sind und die bewertungsrelevanten Baukosten der A20 danach 3,271 Mrd. Euro betragen und die Nutzen-Kosten-Analyse nicht nur dem Vergleich der Projekte untereinander dienen soll, sondern auch einen absoluten Nachweis der Wirtschaftlichkeit erbringen soll?

9. Von welchem Preisstand geht die Berechnung des Nutzens in Modul A der Nutzen-Kosten-Analyse aus?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektkosten wurden für alle drei Verkehrsträger bundesweit mit einheitlichen Maßstäben durch unabhängige Gutachter ermittelt oder geprüft. Für alle Projekte wurde der Wissensstand 2014/2015 zur Kostenhöhe unterstellt. Das heißt, es wurden die aktuell verfügbaren Informationen zu den voraussichtlichen Projektkosten verwendet. Um eine methodisch zulässige Bewertung zu ermöglichen, wurden die aktuellen Kosten auf den Preisstand 2012 abgezinst. Nur so ist es möglich, ein NKV zu bilden, da auch die Nutzenkomponenten den Preisstand 2012 haben. Da es sich um ein Verhältnis handelt, ist der eigentliche Zeitpunkt des Preisstandes irrelevant, wichtig ist nur, dass es sich bei Nutzen und Kosten um den gleichen Preisstand handelt. Das eigentliche Jahr des Preisstandes spielt keine Rolle für das Ergebnis.

10. Auf welcher Grundlage beruht die haushaltsrelevante Kostenangabe von 1,0321 Mrd. Euro für den Bau der Elbquerung im Teilprojekt 9 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431), und wie sind diese Angaben im Vergleich zu den in der Eignungsabschätzung für das Projekt „Elbquerung“ im Zuge der BAB A20 bei Glückstadt genannten Kosten (die je nach ÖPP-Modell zwischen 2,354 und 4,783 Mrd. Euro liegen) zu verstehen?

Die zwischen BVWP und Eignungsabschätzung unterschiedlichen Kostenangaben resultieren aus unterschiedlichen Projektabgrenzungen. Die Kostenangabe von 1,0321 Mrd. Euro für den Bau der Elbquerung im Teilprojekt 9 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431) bezieht sich auf den genannten Streckenabschnitt der A 20. In der ÖPP-Eignungsabschätzung zur Elbquerung wurden unterschiedliche Projektzuschnitte untersucht, in die z. T. erheblich längere Streckenabschnitte einbezogen waren, z. B. beim Verfügbarkeits- (V)- oder Misch- (FV)-Modell.

11. Inwiefern sind bei der haushaltsrelevanten Kostenangabe von 1,0321 Mrd. Euro für den Bau der Elbquerung der Verzicht auf Mauteinnahmen, Verfügbarkeitsentgelte und Anschubfinanzierung berücksichtigt, die bei Realisierung in Öffentlich-Privater Partnerschaft zu Lasten des Bundeshaushalts gehen müssen?

12. Aus welchen Gründen gibt es für die Elbquerung im Teilprojekt 9 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431) keine Angaben zu den Kosten Dritter, obwohl vorgesehen ist, dieses Teilprojekt in Öffentlich-Privater Partnerschaft umzusetzen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kostenangabe von 1,0321 Mrd. Euro für den Bau der Elbquerung geht von einer konventionellen Umsetzung aus. Im Fall einer Umsetzung als F-Modell

wird hingegen nur eine etwaige Anschubfinanzierung haushaltswirksam. Im Übrigen finanziert sich das F-Modell aus projektspezifischen Mauteinnahmen, die durch den Konzessionsnehmer (KN) von allen Nutzern der Elbquerung erhoben werden.

13. Wie ist der relativ hohe Anteil des sogenannten implizierten Nutzens berechnet, der bei der A 20 etwa ein Fünftel des berechneten Nutzens ausmacht, und auf welchen Faktoren begründet er sich?

Die Nutzenkomponente „Veränderung der Impliziten Nutzen“ wurde neu in den BVWP 2030 aufgenommen, um einen bisherigen methodischen Fehler zu beseitigen. Diese Nutzenkomponente berücksichtigt beispielsweise für den Personenverkehr den Umstand, dass Entscheidungen von Verkehrsteilnehmern bei optional zur Wahl stehenden Mobilitätsoptionen nicht allein auf Basis von Reisezeit- und Kostenvergleichen getroffen werden. Die Methodik des BVWP 2030 wurde damit an den internationalen Standard der Bewertung angepasst. Durch die Integration des Impliziten Nutzens wird auch eine konsistente Berücksichtigung von projektbedingten induzierten und verlagerten Verkehren möglich, die eben auch aufgrund nicht direkt erfasster Beweggründe der Verkehrsteilnehmer entstehen.

Eine methodisch ausführliche Herleitung der Nutzenkomponente findet sich im Schlussbericht des FE-Projektes 960974/2011 „Grundsätzliche Überprüfung und Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-ueberpruefung-nka-endbericht.pdf?__blob=publicationFile).

14. Warum sind die jeweiligen raumordnerischen Beurteilungen der Teilprojekte der A 20 im BVWP-Entwurf mit „hoch“ angegeben (siehe BVWP-Entwurf, Seiten 115 und 148), obwohl das Gesamtvorhaben in der Bewertung laut Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nur einen Wert von 14,6 Punkten erreicht hat, dieser also am unteren Bereich einer mittleren Bewertung liegt und die Teilvorhaben im Projektinformationssystem PRINS ebenfalls nur jeweils eine geringe bis mittlere Raumwirksamkeit aufweisen (bitte für jedes Teilprojekt einzeln sowie für das Gesamtprojekt aufführen und begründen)?

Die Einstufungsergebnisse zur raumordnerischen Beurteilung wurden durch einen Übertragungsfehler mehrfach im Entwurf des BVWP 2030 vom März 2016 und im Projektinformationssystem (PRINS) abweichend aufgeführt. Die fortgeschriebenen Unterlagen werden einheitlich das zutreffende Beurteilungsergebnis (hoch) ausweisen.

15. Warum wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens im BVWP-Entwurf mit 1,6 (Seiten 115 und 148) und im Projektinformationssystem PRINS mit 1,9 angegeben, und welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ist gültig, insbesondere unter Berücksichtigung des Hinweises auf www.bvwp-projekte.de („Im Falle von Abweichungen zum PRINS ist im Zweifelsfall immer die Broschüre maßgebend.“)?

Bei der Ausweisung des NKV-Wertes von 1,6 handelt es sich um einen redaktionellen Übertragungsfehler. Zutreffend ist das NKV von 1,9.

16. a) Wieso ist das Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf eingestuft, obwohl das Vorhaben mit einem NKV-Wert von 1,9 im Vergleich mit anderen Projekten des Plans weder über ein hohes NKV noch über eine als „hoch“ eingestufte städtebauliche oder raumordnerische Beurteilung verfügt und nach der vorgestellten Priorisierungsmethodik der Grundkonzeption (Abbildung 16: Einstufung von Vorhaben in Dringlichkeitskategorien WB, VB und VB+, Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 70) daher nicht dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet werden dürfte?

Projekte mit einem NKV größer als 1 sind wirtschaftlich und können grundsätzlich in den BVWP aufgenommen werden. Die Einstufung des Projekts im BVWP-Entwurf wird im vorliegenden Fall mit der netzkonzeptionellen Bedeutung und hier insbesondere mit Blick auf den Beitrag zur Stärkung der Hinterlandanbindung, die sowohl auf die Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Hinterland als auch auf die Stärkung der Verbindungsqualität der Seehäfen untereinander abzielt, begründet.

b) Wurde eine Sensitivitätsbetrachtung für das Vorhaben durchgeführt?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Dieses Projekt wurde nach den im Methodenhandbuch beschriebenen Verfahrensschritten zur Ermittlung der Bewertungs- und Beurteilungsergebnisse untersucht. Einer zusätzlichen Sensitivitätsbetrachtung gem. Tabelle 4 der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ bedurfte es nicht.

c) Inwiefern stellt die Einstufung des geplanten A 20-Neubaus in den Vordringlichen Bedarf eine Abweichung von der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 dar (vgl. Abbildung 16: Einstufung von Vorhaben in Dringlichkeitskategorien WB, VB und VB+, Grundkonzeption für den BVWP 2015, Seite 70)?

Die gemäß Abbildung 16 der „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ aufgeführten Dringlichkeitskategorien und die Benennung der zugehörigen Entscheidungsgrundsätze haben sich im Vollzug der Einstufungszuordnung als nicht durchgängig tragfähig erwiesen. Deshalb wurde eine Modifizierung der Zuordnungssystematik vorgenommen. Diese umfasst die Aufnahme eines nachrichtlichen Hinweises auf einen Beitrag zur Minimierung/Beseitigung eines Engpasses im BAB-Netz und im Regelfall eine besondere Kennzeichnung solcher Projekte.

17. Wo liegt der für die Aufstellung des Bedarfsplans relevante Schwellenwert für das Nutzen-Kosten-Verhältnis der einzelnen Dringlichkeitskategorien (Schwelle zwischen Vordringlichem Bedarf und Weiterem Bedarf bzw. zwischen Vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung und Vordringlichem Bedarf)?

Mit Blick auf die noch laufende Ressortabstimmung sind Aussagen zu diesem Punkt bislang nicht möglich.

18. Welche konkreten Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die dem Natura-2000-Netzwerk zugehörigen Schutzgebiete entlang der geplanten Neubaustrecke (bitte nach einzelnen Schutzgebieten aufschlüsseln und Auswirkungen benennen)?

Die konkreten Auswirkungen können nur im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen durch die für den Bund in Auftragsverwaltung zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder parzellenscharf ermittelt werden.

19. Inwiefern kann die Bundesregierung ausschließen, dass es durch den Bau der Elbquerung im Zuge der A 20 (A 20 Drochtersen (Trog Süd) – Glückstadt (B 431)) zu Beeinträchtigungen von FFH- und Vogelschutzgebieten kommt, und wieso ist die Umweltbetroffenheit des Teilprojektes als „gering“ eingestuft (www.bvwp-projekte.de/strasse/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH/A20-G10-NI-SH-T9-NI-SH.html)?

Der Gutachter hat die aufgrund des weit fortgeschrittenen Planungsstandes vor Ort verfügbaren Informationen zu den Beeinträchtigungen der vorhandenen FFH- und Vogelschutzgebiete für die Festlegung der Umweltbetroffenheit „gering“ im BVWP-Entwurf genutzt.

Die Begründung kann der „Ergebnisübersicht“ unter Punkt 10.8 „Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)“ des Projektdossiers entnommen werden.

Sollten sich durch die Auswertung der Beteiligungsverfahren neue Erkenntnisse ergeben, werden diese berücksichtigt.

20. Inwiefern stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die festgestellte hohe Umweltbetroffenheit des Autobahnneubaus keinen Einfluss auf die Dringlichkeitseinstufung hat, da es sich bei einem Neubau von 161 km gemäß der Grundkonzeption nicht um ein Vorhaben zur Engpassbeseitigung handeln kann, eine Einstufung als Vorhaben mit Vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung also per Definition ausgeschlossen ist, eine hohe Umweltbetroffenheit im BVWP-Entwurf jedoch nur bei einer Einstufungsentscheidung eines Vorhabens zwischen dem Vordinglichen Bedarf – Engpassbeseitigung und dem Vordringlichen Bedarf überhaupt von Relevanz ist?

Die A 20, AD A28/A20 (Westerstede) – Hohenfelde (A 23) mit A 26 ist im Entwurf des BVWP 2030 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden.

Auf die Antwort zu Frage 16c wird verweisen.

21. Welchen Einfluss hat eine als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit generell auf die Dringlichkeitseinstufung bei Vorhaben, die nicht der Engpassbeseitigung dienen?

Auf die Antworten zu den Fragen 16c und 20 wird verweisen.

22. a) Lässt sich bereits aus der gesamtwirtschaftlichen Bewertung eines Projektes unmittelbar herleiten, dass ein Projekt einen signifikanten Beitrag zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der Seehäfen leistet, da „ein Merkmal für den Seehafenhinterlandverkehr“ laut des Methodenhandbuchs zum BVWP 2030 in der Bewertungsmethodik der Nutzen-Kosten-Analyse enthalten ist (Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan, S. 73)?

    Wenn ja, wie und wie hoch ist der Beitrag im Fall der A 20?

    Wenn nein, warum nicht?

Der Seehafenhinterlandverkehr ist Bestandteil der Verkehrsprognosen zum BVWP 2030. Entsprechend gehen diese Verkehre in die Nutzen-Kosten-Analyse der Projekte mit ein. Eine unmittelbare Ableitung der Höhe der Nutzen, die aus dem Seehafenhinterlandverkehr resultieren, ist nicht möglich oder sinnvoll, weil nur aus der Überlagerung aller Verkehrsarten (Personen- und Güterverkehr) ein bewertungstaugliches Gesamtbelastungsbild erzeugt werden kann.

b) Auf welcher anderen methodisch gesicherten und nachprüfbaren Grundlage wird ein signifikanter Beitrag eines Projekts zu Verbesserung der Hinterlandanbindung der Seehäfen hergeleitet, wenn die Nutzen-Kosten-Analyse zu einer solchen Herleitung nicht in ausreichendem Maße tauglich ist?

Netzkonzeptionelle Überlegungen sind wegen des auch optisch nachvollziehbaren Beitrages zur Erschließung, Erreichbarkeit, Verbesserung der Standortqualität und Verknüpfung mehrerer Standorte ein geeigneter Beurteilungsmaßstab.

Daneben stellt die Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall eine signifikante Entscheidungsgröße dar.

23. Um wie viel Fläche verringert sich der Anteil Unzerschnittener Verkehrsarmer Räume (UZVR > 100 qkm nach BfN) in Niedersachsen und Schleswig-Holstein durch den geplanten Autobahnneubau (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und Vergleich der Flächen vor und nach Bau der A 20 Westerstede – Hohenfelde mit A 26 angeben)?

Die Angaben sind in der Kürze der Zeit nicht über die Straßenbauverwaltungen der Länder abrufbar.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333